DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

25 czerwca **Nr. 8.** Rok 1929.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

86.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 maja 1929 r. Nr. I. 5949/BO/29 co do uzupełnienia Przepisów Kancelaryjnych dla D. K. P.

1) W § 38 umieszcza się trzeci ustęp o następującej treści:

„Archiwum kontraktów, znajduje się w Kasie Dyrekcyjnej".

2) Po § 41 wstawia się nowy § 41 a, o następującem brzmieniu:

„Oryginały dokumentów, nakładających na Polskie Koleje Państwowe jakiekolwiek obowiązki, z wyjątkiem dokumentów dotyczących spraw nabywania, obciążania, pozbywania i prawnych zmian własności nieruchomości i praw rzeczonych oraz dokumentów rachunkowo-kasowych, przechowuje się w Kasie Dyrekcyjnej, pod należycie zabezpieczonem zamknięciem.

Przed przyjęciem do przechowania wpisuje się dokumenty kolejno do księgi rejestracyjnej dokumentów (wzór 23). Treść tego wzoru podaje się w załączniku. Odnośny Nr. porządkowy księgi notuje się na wierzchniej stronie dokumentu.

W akcie, z którego dokument wyjęto i którego część składową on stanowi, przechowuje się odpis dokumentu, na którym obok pieczęci „RD" notuje

się Nr. porządkowy księgi rejestracyjnej dokumentów, za ktorym dokument wyjęto i przechowano. Niezależnie od tego, Nr. porządkowy księgi rejestracyjnej notuje się obok zarządzenia, na podstawie którego dokument zarejestrowano.

Dokumenty przechowuje się, w sposób wyżej wskazany, od chwili ich wystawienia, bez względu na to, czy odnośny akt już załatwiono".

Oddanie dokumentu do przechowania zarządza Wydział właściwy, w porozumieniu z Wydziałem Prawnym".

Załącznik do rozp. M. K. z dnia 16 maja 1929 r. Nr. I. 5949/BO/29.

Wzór 23 do § 41 a Przep. Kanc. dla D. K. P.

KSIĘGA REJESTRACYJNA DOKUMENTÓW.

Nr. porządkowy	Data przyjęcia do przechowania	Nr. aktu, z którego dokument wyjęto	Uwagi

87.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 kwietnia 1929 r. Nr. V. 4693/16a w sprawie reorganizacji Kierownictwa Budowy gmachu Dyrekcji K. P. i kolonji mieszkalnej w Chełmie.

§ 1.

Na zasadzie art. 7 ustawy z dn. 12 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580) o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych, znoszę z dn. 1 maja 1929 r. odrębny urząd podległy bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji pod nazwą: „Kierownictwo Budowy gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i kolonji mieszkalnej w Chełmie", utworzony rozporządzeniem z dn. 27 kwietnia 1928 r. Nr. V. 7443/16a/28 (Dz. U. M. K. Nr. 17, poz. 189).

§ 2.

W miejsce zniesionego Kierownictwa Budowy, ustanawiam w celu dalszego prowadzenia budowy gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i kolonji mieszkalnej w Chełmie odrębny urząd podległy Dyrekcji K. P. w Radomiu, pod nazwą: „Kierownictwo Budowy gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i kolonji mieszkalnej w Chełmie".

Szczegółowy ustrój i zakres działania tego urzędu będzie określony specjalnym regulaminem.

§ 3.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 maja 1929 r.

88.

Rozpporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 czerwca 1929 r. Nr. I. 12785/2/29 w przedmiocie wydania „Przepisów o egzaminach i służbie przygotowawczej pracowników Polskich Kolei Państwowych".

Niniejszem zatwierdzam „Przepisy o egzaminach i służbie przygotowawczej pracowników Polskich Kolei Państwowych", które ukazują się równocześnie w osobnem wydaniu.

Przepisy te wchodzą w życie z dniem 1 lipca 1929 r.

Wobec tego, że dla wszystkich wiadomości, wymaganych w programach poszczególnych egzaminów, Zarząd Polskich Kolei Państwowych nie wydał jeszcze jednolitych instrukcyj, przepisów, regulaminów, rozporządzeń i t. p., polecam Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie, Gdańsku i Stanisławowie opracować ściśle na podstawie programów poszczególnych egzaminów, wykaz ustaw, instrukcyj, przepisów i rozporządzeń, obowiązujących w całości lub w części przy każdym egzaminie. Jeżeli dane przedmioty unormowane są już drogą ustaw, instrukcyj, przepisów, rozporządzeń, regulaminów i t. p. przez władze polskie, mają one obowiązywać przy egzaminach, jeżeli natomiast w niektórych dziedzinach stosują się przepisy z czasów zaborczych, należy wymienić te przepisy.

Wyznaczone Dyrekcje winny w wykazach określić dokładnie, czy dane przepisy obowiązują przy odnośnym egzaminie w całości, czy też tylko w części, wskazując ewentualne owe części, (paragrafy, ustępy i t. p.).

Pracy wyżej wymienionej dokona Dyrekcja K. P. w Warszawie w porozumieniu z Dyrekcją K. P. w Radomiu i Wilnie jednolicie dla okręgu Dyrekcji Warszawskiej, radomskiej i wileńskiej, Dyrekcja K. P. w Gdańsku w porozumieniu z Dyrekcją K. P. w Poznaniu i Katowicach, jednolicie dla okręgu Dyrekcji gdańskiej, poznańskiej i katowickiej, Dyrekcja K. P. w Stanisławowie, w porozumieniu z Dyrekcją K. P. w Krakowie i Lwowie, jednolicie dla Dyrekcji stanisławowskiej, krakowskiej i lwowskiej. Opracowany wykaz obowiązujących przy egzaminach przepisów, instrukcyj i rozporządzeń należy przedstawić Ministerstwu Komunikacji w terminie do 31 sierpnia b. r. do zatwierdzenia oraz dołączyć po jednym egzemplarzu każdej instrukcji, przepisów, rozporządzenia i t. p. z czasów zaborczych, zawartych w tym spisie.

Do czasu wydania regulaminu kursów kolejowych na poszczególne stanowiska, służba przygotowawcza będzie obejmowała tylko szkolenie pracowników oraz zajęcie próbne (§ 3 pkt. 2a i b).

Podania o dopuszczenie do złożenia egzaminów ścisłych, wniesione do dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia należy rozpatrzyć na podstawie obowiązujących dotychczas przepisów egzaminacyjnych, przeprowadzając również odnośne egzaminy według dotychczasowych przepisów.

89.

Nr. I/8228/2/29 z dnia 30 kwietnia 1929 r. w sprawie zgłaszania kandydatów z pośród osób uprzywilejowanych na posady sprzedawców w księgarniach kol. „Ruch".

W myśl art. 5 umowy zawartej z Polskim T-wem „Ruch" w przedmiocie księgarni kol., Ministerstwu Komunikacji przysługuje prawo w obsadzie 40% stanowisk inwalidami kolejowymi, emerytami kolejowymi, oraz wdowami i sierotami po pracownikach kolejowych.

Celem umożliwienia wykonania powyższego postanowienia umowy, poleca się Dyrekcjom utrzymywać stałą ewidencję stosownych kandydatów (kandydatek), by ich na każde żądanie mogły przedstawić Ministerstwu Komunikacji.

90.

Nr. I. 4710/2/29 z dnia 30 kwietnia 1929 r. w sprawie ulg przejazdowych dla pracowników nieetatowych pobierających rentę.

Na zapytanie jednej z Dyrekcyj w sprawie wydawania jednorazowych bezpłatnych biletów pracownikom nietatowym pobierającym rentę wypadkową, którzy są wzywani przez Dyrekcję na Komisję lekarską względnie do lekarza rejonowego celem zbadania ich stopnia niezdolności do pracy, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, iż do powyższych pracowników należy stosować zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 30/8 1926 r. Nr. I. 19594/2/25.

91.

Nr. I/6471/2/28 z dnia 30 kwietnia 1929 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 16.III. 1928 r. o bezpieczeństwie i higjenie pracy (Dz. U. R. P. Nr. 35 z 1928 r. poz. 325).

W Dz. U. R. P. z dn. 23.III. 1928 r. Nr. 35 pod poz. 325 ogłoszone zostało rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 16.III. 1928 r. o bezpieczeństwie i higjenie pracy.

Wobec tego, że rozporządzenie to, o ile chodzi o Polskie Koleje Państwowe, odnosi się do wszystkich pracowników względnie wszelkich robót przez nich wykonywanych (art. 1), a nie dotyczy jedynie „pracowników w biurach kolei państwowych" (art. 3), — Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę na najważniejsze jego postanowienia i poleca Dyrekcjom (Kierownictwu, Zarządom) wydanie stosownych zarządzeń, by to rozporządzenie Prezydenta Rzplitej zostało wykonane.

Wymienione rozporządzenie ma na celu zastosowanie środków, zapewniających ochronę życia i zdrowia pracowników przy wykonywaniu wszelkich robót. W szczególności maszyny i urządzenia techniczne powinny posiadać takie osłony i zabezpieczenia, by zapewniały pracownikom bezpieczeństwo i higjeniczne warunki pracy a lokale, w których odbywa się praca, powinny w stosunku do liczby pracowników być dość obszerne, dobrze wentylowane, czysto utrzymywane, dostatecznie oświetlane i ogrzewane jakoteż powinny posiadać urządzenia celem usuwania powstających przy produkcji: pyłu, gazów, szkodliwych wyziewów i odpadków. Wreszcie umywalnie, ustępy i t. p. powinny czynić zadość wymaganiom higjeny.

Nadzór nad wykonaniem wskazanego rozporządzenia należy obok organów kolejowych (w miejsce inspekcji pracy) do powiatowych władz administracji ogólnej (art. 3 i 4).

Zaznacza się, że przewidziane w art. 2 rozporządzenia przepisy szczegółowe, przez Ministrów Spraw Wewnętrznych oraz Pracy i Opieki Społecznej dotychczas nie zostały wydane.

O ileby wydanie koniecznych zarządzeń z jakiegokolwiek powodu natrafiało na trudności, należy z powołaniem się na niniejszy okólnik wystąpić do Ministerstwa Komunikacji ze stosownemi wnioskami.

92.

Nr. I. 6165/2/29 z dnia 22 maja 1929 r. w sprawie zabezpieczenia na wypadek bezrobocia pracowników kolei państwowych.

Ministerstwo Komunikacji przypomina Dyrekcjom Kolei Państwowych i Kierownictwom (Zarządom) Budowy Kolei Państwowych, jakoteż podległym im urzędom, swój okólnik z dn. 4.IV. 1925 r. i poleca ścisłe jego wykonanie.

Ministerstwo Komunikacji zaznacza, że podlegają bezwzględnie obowiązkowi zabezpieczenia na wypadek bezrobocia **wykwalifikowani** robotnicy zatrudnieni **przy perjodycznych robotach okresowych** na kolejach państwowych, a co się tyczy robotników **niewykwalifikowanych**, zatrudnionych przy perjodycznych robotach okresowych oraz przy robotach budowlanych prowadzonych przez P. K. P. we własnym zarządzie, to podlegają obowiązkowi zabezpieczenia na wypadek bezrobocia:

a) o ile te roboty trwają normalnie dłużej niż 6 miesięcy w roku oraz
b) o ile robotnicy ci w ostatnich 12-tu miesiącach przed przyjęciem ich do tych robót pozostawali conajmniej przez 10 tygodni w stosunku najmu pracy w przedsiębiorstwach, które podlegają obowiązkowi zabezpieczenia na wypadek bezrobocia.

Szczegółowe postanowienia, dotyczące zabezpieczania pracowników P. K. P. na wypadek bezrobocia, zawarte są w wymienionym okólniku.

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

93.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8 maja 1929 r. Nr. IV. 1616/11 o powiększeniu składu pociągów pasażerskich na linji Działdowo — Laskowice — Chojnice.

Odwołując rozporządzenie z dnia 11 września 1928 r. za Nr. IV. 11910/11, ogłoszone w Nr. 22 Dzien-

nika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji, zezwalam na powiększenie do 44 osi normy składu pociągów pasażerskich, kursujących na linjach drugorzędnych Działdowo — Laskowice — Chojnice przy szybkości ponad 40 km.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

94.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 13 maja 1929 r. Nr. V. 7491/29 o dokonywaniu rewizji zagrożonych miejsc i postępowaniu w czasie ulewy.

Celem zabezpieczenia torowiska i podtorza od uszkodzenia przez ulewy, zarządam poddanie rewizji wszystkich miejsc na linjach kolejowych, które według doświadczenia dotychczasowego nie są zupełnie pod tym względem pewne. Do takich miejsc należą miedzy innemi:

a) Mosty i przepusty, sytuowane niekorzystnie lub nieposiadające bezwzględnie wystarczającej przepustności.

b) Rowy odwadniające, co do których zachodzi obawa, że mogą nie zapewnić całkowicie swobodnego ścieku gromadzących się raptownie wód deszczowych.

c) Niewysokie nasypy, szczególnie w miejscach znacznego poprzecznego spadku terenu, o ile brak rowów zabezpieczających, lub też, o ile liczyć się należy z niezupełnie dostatecznym ich przekrojem, względnie spadkiem.

d) Miejsca, gdzie podsypka jest z drobnego piasku, względnie ze żwiru z piaskiem, i gdzie wskutek zanieczyszczenia wody deszczowe nie mają dostatecznego odpływu.

Dyrekcje winny dokładnie zbadać takie miejsca i opracować projekty, zabezpieczające je od możliwych uszkodzeń wskutek ulewy. Zanim jednak te projekty będą urzeczywistnione, wykazy takich miejsc winny być zakomunikowane służbie eksploatacyjnej i mechanicznej dla wiadomości na wypadek ulewy.

Dla zabezpieczenia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu w miejscach, gdzie można spodziewać się uszkodzenia torowiska, podtorza, czy budowli, zarządzam co następuje:

1) Wykazy miejsc, zagrożonych na wypadek ulewy, powinny być umieszczane w służbowych dodatkach do rozkładów jazdy.

2) Dyrekcje zarzadzą wydanie ścisłych instrukcyj co do rozmieszczenia na działkach torowych personelu linjowego i ustalenia stałych dyżurów na czas trwania ulewy.

3) Niezależnie od tego wszyscy pracownicy linjowi, nieobjęci powyższym punktem 2), powinni w czasie ulewy stawić się na linji dla dozoru nad przejściem wód i bezpieczeństwem toru. Dotyczy to przedewszystkiem miejsc zagrożonych.

4) Niezależnie od obsadzania przez personel linjowy, zagrożone miejsca powinny być również, niezwłocznie po rozpoczęciu się ulewy, obsadzone sygnałami: „zwolnij bieg" — Syg. Nr. 12, względnie „stój" — sygnał Nr. 11. Po zakończeniu się ulewy sygnały te mogą być usunięte po sprawdzeniu toru przez zawiadowcę odcinka drogowego.

5) Zawiadowcy odcinków drogowych i torowi, mając ogólny nadzór nad swemi odcinkami, powinni w czasie ulewy znajdować się w miejscach, najbardziej zagrożonych, i czuwać nad bezpieczeństwem przechodzących pociągów.

6) O ile ulewa przybiera takie rozmiary, że zagrożone jest nietylko torowisko (nawierzchnia), ale również znajdują się w niebezpieczeństwie podtorze, względnie mosty i przepusty, to właściwy zawiadowca odcinka drogowego, lub torowy powinien niezwłocznie zawiadomić o tem sąsiednie stacje i Oddział Drogowy. Sposób dostarczenia zawiadomienia pozostawia się do ich uznania i na ich odpowiedzialności. W wyżej wskazanych terminowych zawiadomieniach powinno być wyraźnie zaznaczone, czy pociągi należy zatrzymać na stacjach, czy też mogą być one wyprawiane z zastosowaniem ostrożności i jakich mianowicie.

7) W wypadkach bardzo znacznej ulewy, lub podczas oberwania się chmury, powinni zawiadowcy stacyj zatrzymywać pociągi na stacjach do czasu przejścia lub zmniejszenia się ulewy, a na stacjach, przylegających do szlaków zagrożonych (p. 1), — do czasu otrzymania zawiadomienia od Zawiadowców Odc. Drogowego lub torowych o możności bezpiecznego kursowania pociągów.

8) Z chwilą rozpoczęcia się silnej ulewy zawiadowcy odcinków drogowych, po wydaniu niezbędnych zarządzeń co do nadzoru nad torem, powinni udawać się osobiście na spotkanie oczekiwanego pociągu, zatrzymywać go sygnałami 11-b, 11-c i 11-d, wsiadać na parowóz i przeprowadzać pociąg przez miejsca zagrożone.

9) Pociągi, które ulewa zastała na szlaku, mają zmniejszyć prędkość jazdy do 20 klm/godz., przez miejsca zaś zagrożone i wskazane w punkcie 1) niniejszych przepisów, przechodzić z prędkością, nie przekraczającą 15 km/godz. O ile drużyna pociągowa ma wątpliwości co do bezpieczeństwa przejazdu przez zagrożone przez ulewę miejsca na szlaku, powinna pociąg przed zagrożonem miejscem zatrzymać i uruchomić go dopiero po zbadaniu watpliwego miejsca przez kierownika pociągu. Jeżeli po zbadaniu kierownik pociągu niema pewności co do bezpieczeństwa dalszej jazdy, powinien z uruchomieniem pociągu zaczekać do przybycia zawiadowcy odcinka drogowego lub torowego, którzy osobiście dają zezwolenie na dalsza iazdę. Jeżeli zawiadowca odcinka drogowego, lub torowy nie może przybyć osobiście, to powinien wysłać zawiadomienie pisemne o możliwości dalszej jazdy.

10) Zawiadowca staacji, przy określeniu konieczności zatrzymania pociągów na stacji w czasie bardzo znacznej ulewy (p. 7), powinien zasięgać w miarę możności opinji miejscowego fachowego pracownika służby drogowej.

Zatrzymanie pociągów w czasie znacznej ulewy na stacjach (p. 7), lub na szlaku (p. 9), powinno być w każdym poszczególnym wypadku stosowane oględnie i tylko w wypadkach rzeczywistej potrzeby.

95.

Nr. V. 5470/29 z dnia 13 maja 1929 r. Tymczasowe warunki techniczne na dostawę sprężyn do mechanizmów zegarowych aparatów telegraficznych Morse'a.

Sprężyny do mechanizmów zegarowych aparatów Morse, a winny być z najlepszej stali o strukturze jednolitej.

Wymiary sprężyn: długość 3550 m/m., szerokość 34 m/m., grubość 0,5 m/m.

Uwaga: Szerokość sprężyny do mechanizmu aparatu Morse'a typu austryjackiego wynosić winna 32 m/m. i typu niemieckiego 34 m/m.

Sprężyny winny być hartowane do koloru ciemno słomkowo żółtego, ciemno żółtego, buraczkowego lub niebieskiego (w zależności od gatunku stali).

Końce sprężyny winny być odżarzone na długości 150 — 155 m. celem nadania odnośnej miękkości.

Na końcach sprężyn winny być otwory w formie trapezu o rozmiarach 8 × 14 × 16 m/m. z zaokrąglonymi kątami. Na wewnętrznym końcu sprężyny otwór winien się znajdować w odległości 12 m/m. od brzegu (rys. 1), na zewnętrznym końcu sprężyny otwór ten winien się znajdować w odległości 20 m/m. od brzegu (rys. 2).

Sprężyny na całej długości winny posiadać jednakową szerokość i grubość. Powierzchnia sprężyny nie powinna posiadać skaz, zader i rys.

Celem określenia gatunku, należy zacisnąć sprężynę w miejscu hartowanem w imadle z drewnianemi wkładkami i zgiąć równomiernie. Złamanie sprężyny winno nastąpić przy zgięciu pod kątem 90°.

Sprężyny łamiące się pod kątem 115° uważać należy jako zbyt twarde, łamiące się pod kątem 75° zbyt miękkie.

Każda sprężyna winna być skręcona i związana drutem. Celem zabezpieczenia przed rdzą, sprężyny winny być smarowane tłuszczem i owinięte każda oddzielnie papierem przetłuszczonym.

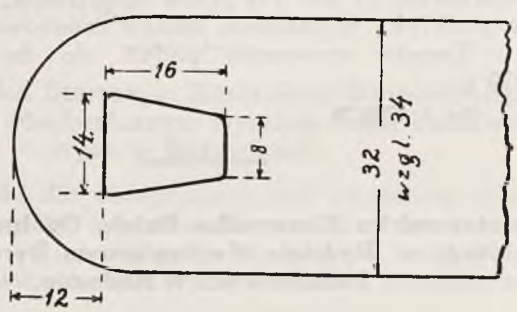
Próbie na złamanie podlega 3% sprężyn i jeżeli próba wykaże wynik ujemny, należy całą partję sprężyn odrzucić.

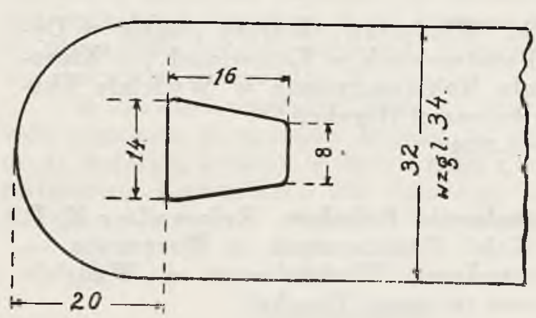
Rys. 1
koniec wewnętrzny

Rys. 2
koniec zewnętrzny

Wielkość naturalna.

Wymiary w m/m





SPRAWY PRZECIWPOŻAROWE.

96.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia 192 9r. Nr. VI/5188/20/29 w przedmiocie wydania Przepisów Ochrony przeciwpożarowej na kolejach i Regulamin dla kolejowych straży pożarnych.

Niniejszem zatwierdzam Przepisy Ochrony przeciwpożarowej na kolejach i Regulamin dla kolejowych straży pożarnych, które ukazują się równocześnie w wydaniu osobnem.

Przepisy powyższe wchodzą w życie z dniem 1-go lipca 1929 roku i jednocześnie tracą moc wszystkie dotychczas obowiązujące przepisy i zarządzenia wydane w tym przedmiocie.

ZAWIADOMIENIA:

(Sprawy szczegółowo - osobowe).

RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH P. K. P.

Mianowania:

Inż. Dziekoński Włodzimierz, Naczelnik Sekcji Utrzymania Kolei I w Stanisławowie — Zastępcą Naczelnika Wydziału Drogowego Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Nr. I. 7733/1/29.

Sikorski Stanisław, Kierownik Działu Rewizyjnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku, — Zastępcą Naczelnika tego Wydziału.

Nr. I. 2712/1-D/29.

Inż. Lange Konrad, Zarządzający Koleją Wąskotorowa I kl. w Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu, — Kierownikiem Działu Drogowego w Wydziale Kolei Wąskotorowych Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie.

Nr. I. 7236/1-J/29.

Inż. Łaszkiewicz Hipolit, Kierownik Działu Ogólno - Gospodarczego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu, — Zastępcą Naczelnika tego Wydziału.

Nr. I. 7098/1-G/29.

Inż. Baranowski Piotr, kontraktowy pracownik Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie, przyjęty na etat pracowników P. K. P i mianowany zastępcą Naczelnika Warsztatów Głównych Warszawa-Wsch.

Nr. I. 2682/1-J/29.

Krajowski - Kukiel Stanisław - Adam, St. Referendarz K. P. w Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie, — Kierownikiem Działu Ogólnego w Wydziale Osobowym tej samej Dyrekcji.

Nr. I. 7192/29.

Janikowski Józef, Kontroler Wydziałowy w Wydziale Kontroli Dochodów w Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu, — Kierownikiem Działu Buchalteryjnego w tym samym Wydziale i Dyrekcji.

Nr. I. 8080/1-D/29.

Groniecki Władysław, Starszy Asesor w Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, — Kierownikiem Działu Reklamacyjnego w Wydziale Eksploatacyjnym tej samej Dyrekcji.

Nr. I. 5704/1-J/29.

Inż. Bogusławski Bolesław, Referendarz K. P. w Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie, — Starszym Kontrolerem Wydziałowym w Wydziale Eksploatacyjnym tej samej Dyrekcji.

Nr. I. 9312/1-J/29.

Inż Fedorowicz Tadeusz, Kontroler Eksploatacyjny Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie, — Naczelnikiem Oddziału Eksploatacyjnego w Białymstoku w okręgu tej samej Dyrekcji.

Nr. I. 1937/1-F/29.

Przeniesienia ze względów służbowych.

Inż. Marynowski Zygmunt, Radca K. P. i Zastępca Naczelnika Wydziału Drogowego Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie — do Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie z równoczesnem zwolnieniem z dotychczasowego stanowiska i przydzieleniem do pełnienia obowiązków służbowych w Departamencie V Ministerstwa Komunikacji.

Nr. I. 7733/1-G/29.

Inż. Lohrfing Jan, Zastępca Naczelnika Wydziału Drogowego Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie — w tym samym charakterze służbowym do Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Nr. I. 7733/1-G/29.

Zwolnienie ze stanowiska:

Boguński Władysław, Kierownik Działu Reklamacyjnego w Wydziale Eksploatacyjnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, zwolniony ze stanowiska ze względów służbowych.

Nr. I. 5704/1-J/29.

Przeniesienie w stan spoczynku:

Spalke Marjan, Kierownik Działu Likwidacji Poborów w Wydziale Rachunkowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach , z dn. 1 czerwca 1929 r.

Nr. I. 9354/1-J/29.

KONKURSY:

na stanowisko Kierownika Działu Zakupów w Wydziale Zasobów Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa praktyka w zakresie służby zasobowej.

Termin wnoszenia podań: do dn. 20 lipca 1929 r.

Nr. I. 7780/29.

---

na stanowisko Kierownika Działu Ogólno - Gospodarczego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa praktyka w pomienionej dziedzinie służby.

Termin wnoszenia podań: do dn. 20 lipca 1929 r.

---

na stanowisko Kierownika Działu Rewizyjnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku z siedzibą w Bydgoszczy.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa wszechstronna praktyka w tej gałęzi służby.

Termin wnoszenia podań: do dn. 20 lipca 1929 r.

Nr. I. 2712/1-D/29.

---

na stanowisko Kierownika Działu Parowozowego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (Wydział Mechaniczny lub Budowy maszyn), VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa praktyka w służbie parowozowej.

Termin wnoszenia podań: do dn. 20 lipca 1929 r.

Nr. I. 8732/1-J/29.

---

na stanowisko Starszego Kontrolera Wydziałowego w Wydziale Osobowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa praktyka w służbie administracyjnej i budżetowo - statystycznej.

Termin wnoszenia podań: do dn. 20 lipca 1929 r.

Nr. I. 9503/1-G/29.

---

na stanowisko Starszego Kontrolera Wydziałowego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku z siedzibą w Bydgoszczy.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa praktyka w tej dziedzinie służby.

Termin wnoszenia podań: do dn. 20 lipca 1929 r.

Nr. I. 13141/1-D/29. 1

---

na stanowisko Starszego Kontrolera Wydziałowego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (Wydział Mechaniczny lub Budowy maszyn), VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa i wszechstronna praktyka w służbie mechanicznej.

Termin wnoszenia podań: do dn. 20 lipca 1929 r.

Nr. I. 8675/1-J/29

---

na stanowisko Kierownika I kl. działu parowozowego w Warsztatach Głównych w Poznaniu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa praktyka w tym dziale służby.

Termin wnoszenia podań: do dn. 20 lipca 1929 r.

Nr. I. 9602/1-D/29.

Skład Komisji Dyscyplinarnej Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku.

Mianowani:

Zastępcami Przewodniczącego Komisji Dyscyplinarnej:

Mgr. Pospischil Józef — Naczelnik Wydziału Osobowego.

Dr. Haraschin Juljusz — Kierownik działu.

Unieważnienie biletów.

Unieważnia się z powodu zagubienia:

1) bezpłatny bilet okresowy imienny kl. I Nr. 374, ważny do 31 grudnia 1929 r. w obrębie wszystkich Dyrekcyj Kolei Państwowych, wydany przez Ministerstwo Komunikacji na imię Generała Denain'a, Szefa Francuskiej Misji wojskowej w Polsce.

2) bezpłatny bilet okresowy imienny kl. I Nr. 321, ważny do 31 grudnia 1929 r. w obrębie wszystkich Dyrekcyj Kolei Państwowych, wydany przez Ministerstwo Komunikacji na imię Aleksandra Rutkowskiego, Naczelnika Wydziału Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

3) bezpłatny bilet okresowy bezimienny kl. I Nr. 1597, ważny do 31 grudnia 1929 r. w obrębie wszystkich Dyrekcyj Kolei Państwowych, wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla starszego urzędnika Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach.

4) bezpłatny bilet okresowy imienny kl. I Nr. 604 z terminem ważności do odwołania w obrębie wszystkich Dyrekcyj Kolei Państwowych, wydany przez Ministerstwo Komunikacji na imię Stanisława Heinrieha, Naczelnika Wydziału.

5) zaświadczenie Nr. 2886 na bezpłatny przewóz pięciuset kilogramów bagażu od st. Warszawa do st. Śniatyń, wydane w dniu 7 maja r. b. przez Ministerstwo Komunikacji dla Polskiego Czerwonego Krzyża.

Sprostowania.

W repertorjum wykazów i sprawozdań dołączonem do rozp. M. K. z 26/3 1929 r. Nr. I. 1227/BO/29, ogłoszonem w Dz. U. M. K. Nr. 6, poz. 65 należy we wstępie p. t. „Departament II" w rubr. 3 Nr. porz. 18, skreślić słowa „5 każdego miesiąca", a w miejsce nich wstawić wyrazy „10 kwietnia za ubiegły kwartał i 10 stycznia za ubiegłe trzy kwartały" każdego roku.

W Dz. Urz. M. K. Nr. 7 z dnia 20/5. 1929 r. poz. 75 rozp. M. K. z dnia 4/4. 1929 r. Nr. I. 3853/2/29 należy w punkcie c) wierszu drugim, po słowie: „ładowności" umieścić słowo: „do".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 46578. 10.VI.29. 8200.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1928 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.—

Pojedyńczy numer — groszy 50.

[illegible]

na stanowisko Starszego Komisarza Wyjazdowego w Wydziale Ochrony Urzędu Kolei Państwowych w Radomiu.

[illegible]

na stanowisko Starszego Komisarza Wyjazdowego w Wydziale Kontroli Dochodów Urzędu Kolei Państwowych w Gdańsku z siedzibą w Bydgoszczy.

[illegible]

na stanowisko Starszego Komisarza Wyjazdowego w Wydziale Mechanicznym Urzędu Kolei Państwowych w Katowicach.

[illegible]

na stanowisko Kierownika I kl. działu gospodarczego w Warsztatach Głównych w Poznaniu.

[illegible]

Sprostowanie.

[illegible]

WYDAWNICTWA MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

[illegible]